**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/5292**

16. 07. 96

Sachgebiet 911

# Gesetzentwurf

**der Bundesregierung**

## Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (4. FStrÄndG)

### A. Zielsetzung

Zur Privatisierung der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen ist § 15 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) mit Gesetz vom 25. März 1994 (BGBl. I S. 673) geändert worden.

§ 15 Abs. 3 FStrG sieht nunmehr vor, daß für das Recht, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben, vom Konzessionsinhaber eine Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten ist.

Die Erhebung der Konzessionsabgabe, mit der auch Kontroll- und Prüfaufgaben verbunden sind, obliegt den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen nach Artikel 90 Abs. 2 GG, § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (i. d. F. vom 30. August 1971, BGBl. I S. 1426) i. V. m. § 7 Abs. 1 der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (i. d. F. vom 11. Februar 1956, BAnz. Nr. 38).

Die Wahrung der Wirtschaftseinheit für den Bereich der Konzessionsabgabe bei Autobahnnebenbetrieben macht im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich. Das System der Nebenbetriebe an Bundesautobahnen stellt einen bundeseinheitlichen Markt dar, für den einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen im gesamtstaatlichen Interesse liegen.

Darüber hinaus haben die Länder einen Antrag nach Artikel 90 Abs. 3 GG an den Bund gerichtet, die Konzessionsabgabe in bundeseigener Verwaltung zu erheben. Der Bund hat sich dazu gegenüber den Ländern bereit erklärt.

Verwaltungseinheiten, die diese für die Länder neue Aufgabe wahrnehmen könnten, bestehen bei den Ländern nicht. Gegenüber der Errichtung von Organisationseinheiten zur Wahrnehmung dieser Aufgaben bei den Ländern trägt die zentrale Durchführung der Aufgabe in bundeseigener Verwaltung dem Gebot einer sparsamen Verwaltung Rechnung. Mit der Durchführung soll das Bundesamt für Güterverkehr betraut werden.

## B. Lösung

Durch eine entsprechende Regelung im Bundesfernstraßengesetz wird die Erhebung der Konzessionsabgabe dem Bundesamt für Güterverkehr als bundeseigene Verwaltung zugewiesen.

Für das Haushaltsjahr 1996 sind Einnahmen in Höhe von 28,8 Mio. DM im Bundeshaushalt (Einzelplan 12, Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Kapitel 12 10 Bundesfernstraßen, Titel 124 01) eingestellt.

## C. Alternativen

Keine

## D. Kosten

Für die Verwaltung der Konzessionsabgabe werden nach derzeitiger Sicht 1,5 Stellen für erforderlich gehalten, und zwar eine Arbeitskraft des gehobenen Dienstes (A 12) und eine halbe Arbeitskraft des mittleren Dienstes. Die Kosten hierfür einschließlich Sachkosten betragen etwa 170 000 DM jährlich. Sie sind aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12) zu finanzieren.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (332) – 922 00 – Bu 68/96

Bonn, den 16. Juli 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (4. FStrÄndG) mit Begründung (Anlage) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 699. Sitzung am 5. Juli 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

**Dr. Helmut Kohl**

# Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (4. FStrÄndG)

Der Bundestag hat folgendes Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

Dem § 15 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl. I S. 854) wird folgender Satz angefügt:

„Die Konzessionsabgabe ist an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten.“

**Artikel 2**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

**Anlage**

## Begründung

### A. Allgemeines

#### 1. Verwaltung der Nebenbetriebe und Erhebung der Konzessionsabgabe (§ 15 Abs. 3 Satz 4 FStrG)

Zur Privatisierung der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen ist § 15 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) mit Gesetz vom 25. März 1994 (BGBl. I S. 673) geändert worden. § 15 Abs. 3 FStrG sieht nunmehr vor, daß für das Recht, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben, vom Konzessionsinhaber eine Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten ist.

Die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen gehören nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG zu den Bundesfernstraßen. Die Erhebung der Konzessionsabgabe ist der Bewirtschaftung des bundeseigenen Vermögens im Bereich der Bundesfernstraßen zuzuordnen, § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesfernstraßen des Fernverkehrs (i. d. F. vom 30. August 1971, BGBl. I S. 1426) i. V. m. § 7 Abs. 1 der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (i. d. F. vom 11. Februar 1956, BAnz. Nr. 38).

Die Bundesfernstraßen sowie die Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen werden nach Artikel 90 Abs. 2 GG von den Ländern im Auftrage des Bundes verwaltet. Die Erhebung der an den Bund zu entrichtenden Konzessionsabgabe, zu der auch Kontroll- und Prüfaufgaben gehören, ist Teil der Auftragsverwaltung der Länder.

#### 2. Ziele des Gesetzes

Die Erhebung der an den Bund zu entrichtenden Konzessionsabgabe nach § 15 Abs. 3 Satz 1 FStrG soll in bundeseigene Verwaltung übernommen werden.

Die Wahrung der Wirtschaftseinheit für den Bereich der Konzessionsabgabe bei Autobahnnebenbetrieben macht im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich. Die Rahmenbedingungen für die Konzessionsabgabe betreffen die wirtschaftlichen Bedingungen an dem länderübergreifenden Netz der Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen. Das System der Nebenbetriebe an Bundesautobahnen stellt einen bundeseinheitlichen Markt dar, für den im gesamtstaatlichen Interesse einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen sind.

Hinzu kommt, daß die durch die Änderung des § 15 FStrG entstandene Aufgabe der Erhebung der Konzessionsabgabe für die Straßenbauverwaltungen der Länder neu ist. Sie hat keinen Bezug zu den typischen Bau- und Unterhaltsaufgaben der Straßenbauverwaltungen. Die Länder sehen sich nicht in der Lage, die Konzessionsabgabe mit dem vorhandenen Personal zu erheben. Die Schaffung entsprechender Verwaltungseinheiten für die Erhebung der Konzessionsabgabe bei den Ländern ist sowohl verwaltungs- als auch kostenaufwendig und daher mit dem Gebot einer sparsamen Verwaltung nicht vereinbar. Die Länder haben daher den Antrag nach Artikel 90 Abs. 3 GG gestellt, daß der Bund die Erhebung der Konzessionsabgabe in bundeseigene Verwaltung übernimmt. Der Bund ist dazu bereit.

Die Erhebung der Konzessionsabgabe und die damit verbundenen Prüf- und Kontrolltätigkeiten sind keine ministeriellen Aufgaben. Die Wahrnehmung der Aufgabe wird daher dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zugewiesen. Dieses ist in der Lage, die Erhebung der Konzessionsabgabe mit geringem Aufwand und geringen Kosten durchzuführen. Die Beauftragung privater Wirtschaftsunternehmen mit dieser Tätigkeit wäre gegenüber der Aufgabenwahrnehmung durch das BAG erheblich kostenaufwendiger. Ein Wirtschaftsunternehmen muß anders als das BAG ein gewinnorientiertes Entgelt verlangen.

#### 3. Wesentlicher Inhalt des Änderungsgesetzes

Erhebung der Konzessionsabgabe in bundeseigener Verwaltung durch Zuweisung dieser Aufgabe an das BAG.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen durch die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Die Erhebung der Konzessionsabgabe durch das BAG ist aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12) zu finanzieren. Durch die zentrale Erhebung der Konzessionsabgabe durch eine bestehende Bundesbehörde wird der Personalaufwand und der Sachkostenbedarf auf ein geringes Maß beschränkt. Für die Verwaltung der Konzessionsabgabe werden nach derzeitiger Sicht 1,5 Stellen für erforderlich gehalten, und zwar eine Arbeitskraft des gehobenen Dienstes (A 12) und eine halbe Arbeitskraft des mittleren Dienstes. Die Kosten hierfür einschließlich Sachkosten betragen etwa 170 000 DM jährlich. Sie sind aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12) zu finanzieren.

Bund, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Die Erhebung der Konzessionsabgabe durch das BAG verändert die nach § 15 Abs. 3 FStrG zu zahlende Konzessionsabgabe nicht.

### 5. Auswirkungen auf das Preisniveau

Die Gesetzesänderungen haben keine erkennbare Auswirkung auf das Preisniveau.

## B. Zu den einzelnen Vorschriften

### Zu Artikel 1

Durch § 15 Abs. 3 Satz 4 FStrG wird die Erhebung der Konzessionsabgabe in bundeseigene Verwaltung übernommen, indem diese Aufgabe dem BAG zugewiesen wird.

Die Konzessionsabgabe gehört kraft Sachzusammenhangs zum Bau und zur Unterhaltung der Nebenbetriebe an Bundesautobahnen. Der Bund hat für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen, zu denen nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG auch die Nebenbetriebe gehören, die Gesetzgebungskompetenz und kann daher die auf diesem Gebiet neue Aufgabe der Erhebung der Konzessionsabgabe auf eine bereits bestehende Bundesoberbehörde, das BAG, durch Gesetz übertragen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333